

Épisode 2 : La naissance de la flotte : vers 1510



L'amiral Peder Skram (ca. 1503 - 1581) fut pendant de longues périodes à la tête de la flotte danoise. Il a pris part aux guerres de Suède sous Christian II, et était alors au service extérieur. Sous Christian III, en 1535, il était le commandant d'une force navale danoise-suédoise-prussienne qui a débarrassé la mer Baltique des navires de Lübeck. Cela lui a valu le surnom de "casse-cou du Danemark". Entre autres choses, il a chassé une force de Lübeck jusqu'à Lillebælt, et quand ils ne pouvaient pas passer les redoutes à Middelfart, ils ont dû essayer de s'échapper par Svendborgsund.

Peder Skram les a suivis et a capturé la plupart des navires, qui se sont finalement échoués et ont été incendiés.

Les incendies ont été éteints et il s'est procuré un nouveau navire amiral, que les Lybækkers avaient précédemment capturé au Danemark. Il avait également envoyé des navires autour de Svendborgsund afin qu'ils puissent s'occuper de ceux qui devaient s'échapper par le détroit. Ils ont été capturés lors du voyage vers l'est, à l'exception d'un, qui a d'abord été capturé tout le long de la côte allemande.

La victoire de Peder Skram est totale.

Lorsque le Danemark entre en guerre avec la Suède près de 30 ans plus tard, c'est à nouveau le vieil amiral qui est chargé des forces navales danoises.



Herluf Trolle (1516 - 1565) fut choisi par le roi comme amiral car il était un bon administrateur. Il n'avait aucune formation de marin. Il était noble et devint conseiller en 1557 et en 1559 commandant suprême de la marine. L'un de ses capitaines donna la description suivante d'Herluf Trolle :

"Nous avons un amiral bon et capable qui fait du bien à tout le monde, et s'il y a des choses que nous ne comprenons pas, il nous les enseigne."

Il était en grande partie en mer depuis le début de la guerre nordique de sept ans en 1563 jusqu'à sa mort. Lors de deux batailles à Øland à l'été 1564, il vainquit les forces navales suédoises. En 1565, il est grièvement blessé d'une balle dans les bras et les jambes lors d'une escarmouche entre son navire "Jägermester" et le

Navire suédois "Troilus" près de la côte du Mecklembourg. Il fut emmené à Copenhague, où il mourut des suites de ses blessures. Peu de temps auparavant, il avait reçu la visite du savant professeur de théologie Niels Hemmingsen, qui lui avait conseillé de rester à terre, car il avait déjà tant contribué. À cela, Herluf Trolle a répondu par des mots sur ses efforts de défense et ses privilèges, qu'Hemmingsen pourrait ensuite utiliser lors de son sermon funéraire dans l'église Notre-Dame :

"Si je perds la vie, je suppose que je retrouverai la vie. Savez-vous pourquoi nous étions appelés messieurs, si nous portions des chaînes d'or et avions des propriétés foncières et voulions être supérieurs et plus estimés que les autres ? C'est pourquoi nous avons cet honneur pour les autres, que lorsque notre roi et seigneur, pays et royaume en ont besoin, alors nous devons repousser, protéger et protéger les ennemis du royaume avec puissance et toutes les richesses de notre patrie, afin que nos sujets puissent vivre et être dans la paix et la tranquillité ».



Søren Norby (ca. 1470-1530) était un commandant naval atypique. Il appartenait à la tribu de la lave et venait de Funen et n'avait donc pas de domaine lui-même, ni de bonnes relations. Il est devenu commandant de flotte en vertu de ses compétences et, depuis 1507, il avait opéré avec une escadre danoise dans l'est de la mer Baltique.

Il devint plus tard la servante de Christian II et le roi le nomma courtisan royal en Islande de 1515 à 1517. Lorsque la guerre dans la mer Baltique s'intensifia, Søren Norby fut nommé shérif de Gotland en 1517, qu'il connaissait bien de son précédent expéditions et à partir de 1519 aussi comme shérif sur Øland. Il a pris part au siège suivant de Stockholm, et après la reddition de la ville, il a été fait chevalier. Il a également soutenu Christian II lors du massacre de Stockholm. Lorsque le roi voulut alors envoyer une expédition dans les eaux groenlandaises et voulut Søren Norby comme chef, Søren Norby annonça qu'après

Pâques en 1521, il "sera prêt et courra au Groenland ou ailleurs, où Votre Grâce me veut dans le monde". Avant d'en arriver là, Christian II a été chassé de la Suède et du Danemark. Søren Norby est resté fidèle, en tant que seul shérif, et il a cherché pendant un certain temps un équilibre entre Frederik Ier, le roi suédois Gustav Vasa et le centre commercial ou cité-état de Lübeck. Christian II s'est enfui aux Pays-Bas avec une partie de la flotte danoise. Ici Søren Norby est apparu, prêt à servir la majesté, mais il n'avait pas besoin de lui. Au lieu de cela, il s'est enrôlé auprès de son beau-frère impérial, l'empereur Charles Quint, au service duquel il est tombé lors du siège de Florence en 1530.

Le titre d'amiral provient des pays arabes. Pendant la période d'expansion arabe, lorsque toute la côte nord de l'Afrique et certaines parties de l'Espagne et du Portugal actuels étaient soumises à des princes arabes, un commandant naval s'appelait "amir-al-bahr". Traduit directement, cela signifie "émir de la mer" ou "souverain de la mer". Ce titre est arrivé en Europe via la Sicile au XIIe siècle, et en 1249, le titre était également utilisé en France, où un commandant de marine était appelé "amiral". Avant la fin du XIIIe siècle, le titre était également utilisé par les Anglais, qui possédaient alors les "Cinque Ports" ("Les Cinq Ports").

Il y avait cinq ports sur la côte actuelle de la Manche française. Les Anglais des Cinque Ports ont mélangé le titre «amiral» avec le mot latin «admirabilis», qui signifie «admirable», ils ont donc appelé leurs commandants navals «amiraux».

Au Danemark, au début du XVIe siècle, le titre "amiral" était utilisé pour un commandant d'une force pendant une certaine période ou sur une certaine campagne, et il s'agissait donc d'un commandant nommé, non d'un grade. Après seulement quelques années, c'est devenu une désignation de diplôme.

L'équipage du navire "Fortuna" de Christian III comprenait 3 skippers (navigateurs), 4 timoniers, 120 maîtres d'équipage (marins), 4 pøkers (jeunes hommes / marins légers) et 3 charpentiers. La guerre impliquait 31 fusiliers et 200 hommes de guerre. Enfin, il y avait à bord du navire 5 cuisiniers et cavistes, 2 tailleurs de moustaches (qui s'occupaient des soins des plaies, des amputations etc.), 4 joueurs de cornemuse et tambours et 1 prédicateur, soit un total de 377 hommes. L'armement principal était composé d'env. 50, probablement moins, des armes à feu.



Roi Hans (né en 1455, 1481 - 1513)

Beaucoup ont probablement appris à l'école "que la flotte date de l'époque du roi Hans". C'est également vrai. Mais auparavant, il y avait eu de nombreuses initiatives différentes pour établir une certaine forme de "pouvoir maritime" par rapport au pouvoir royal. Dans les années précédentes, le roi avait ses propres navires, qui étaient parfois équipés pour la guerre. Il pouvait embaucher des marchands, des armateurs (armateurs) ou des capitaines pour effectuer des tâches à sa place, et il pouvait délivrer des lettres de corsaire aux capitaines. Avec une telle lettre, ils sont devenus une sorte de pirates autorisés par l'État dans les eaux où le roi voulait démontrer son pouvoir.

Ce n'est que vers le règne du roi Hans que vous commencez à obtenir des sources danoises qui peuvent éclairer la construction de la flotte. Avant cela, les historiens se référaient principalement à des sources suédoises, allemandes et néerlandaises, et comme celles-ci ont souvent été l'adversaire, les sources donnent peut-être une image déformée. Le roi Hans était roi du Danemark et de Norvège, et pendant une période plus courte à partir de 1497, il avait également été roi de Suède. Le roi avait suivi les développements dans d'autres pays, dont l'Angleterre et les Pays-Bas, où des marines royales ont été établies dans les années 1480. Une marine danoise forte pourrait créer la paix dans la mer Baltique et supprimer le monopole commercial de la Hanse. Le Danemark pourrait reprendre ce commerce et ramener la Suède dans l'Union.

La naissance de la flotte est datée du 10 août 1510. Ici, le roi Hans à Copenhague le jour de la Saint Laurentii (10 août) 1510 donne au shérif de Laholm, conseiller Henrik Krummedige, des ordres "comme capitaine en chef et chef d'état-major pour toutes les mers". capitaines". Les capitaines des navires de la flotte sont initialement appelés capitaines, ce qui dans certains cas recouvre la désignation de commandant de la force de soldats à bord. Les chefs n'étaient pas nécessairement des navigateurs formés.

Les quatre commandants les plus importants autour de la naissance de la flotte étaient Henrik Krummedige, Jens Holgersen Ulfstand, Søren Norby et Tile Giseler, qui était également marié à la sœur de Søren Norby. Ils n'ont été désignés comme amiraux que quelques années plus tard. Tile Giseler est mentionné comme amiral en 1523.

Un certain nombre de facteurs ont joué un rôle dans la création de la marine danoise. Le roi était intéressé par le commerce très étendu dans la région de la mer Baltique. Les transports se faisaient par bateau, mais ce sont surtout les marchands allemands des cités-États ou de la Hanse du nord de l'Allemagne, en particulier Lübeck, Rostock, Wismar et Dantzig, qui profitent du commerce.



La route maritime entrant et sortant de la mer Baltique passait par Øresund, et le roi danois contrôlait l'entrée et la sortie. Avec une forteresse de chaque côté et des navires bien équipés à proximité, le roi pouvait prélever des impôts sur les navires de passage. Avec cela, le droit de douane sain a été introduit, mais la taxe n'est pas allée à l'État mais plutôt au roi personnellement. Avec ces fonds, il a ensuite payé une flotte qui pourrait maintenir la paix dans la mer Baltique afin que le commerce maritime puisse prospérer sans interférence de puissances concurrentes ou de pirates.

Le roi acquiert ainsi une flotte navale. Le mot "oorlog" signifie guerre en néerlandais. Il n'y avait pas assez de navires dans la flotte dans les premières années, donc jusqu'à l'époque de Christian IV, les navires étaient "mis en ordre pour la guerre". En 1543, par exemple, une flotte de 40 navires était équipée, dont la moitié étaient des navires de guerre.

L'ennemi était d'abord Lübeck puis la Suède. Et comme la Russie entretenait également une relation antagoniste avec la Suède, elle a jeté les bases d'une alliance entre la Russie et le Danemark qui a duré plusieurs centaines d'années, même si à certaines périodes, il y a également eu une guerre proche entre les deux pays. Comme mentionné, le roi Hans a été couronné roi de Suède en 1497, mais en 1500, il a perdu de manière inattendue une bataille à Ditmarsken contre les agriculteurs locaux. Après cela, il y eut des troubles en Norvège et en Suède, qui voulaient un autre roi. La rébellion en Norvège a été réprimée par Henrik Krummedige. Au lieu de marcher en Suède avec une armée, le roi Hans a utilisé la flotte pour bloquer les ports suédois. Les Lybækkers durent donc renoncer au commerce en Suède, et les Suédois se virent contraints de faire la paix avec le Danemark en 1509. Dans la période 1510 - 1512, les antagonismes avec Lübeck s'intensifièrent alors que leurs navires pillaient les côtes à Øresund, sur Lolland et en Blékinge.

Deux fois Bornholm est impliqué dans la guerre. En 1512, la flotte de Lübeck a été vaincue et Lübeck a été expulsée de la guerre. La flotte danoise avait remporté sa première victoire. Lors de l'accord de paix de 1512, le pouvoir de la Ligue hanséatique est réduit et la ville doit payer une importante indemnité. Le roi Hans pourrait déclarer à cette occasion que

"les courants dans Nos pays sont libres, et Nous n'avons pas l'intention, au détriment du royaume et au profit de Lübeck, de les fermer à toute nation maritime."



Christian II (né en 1481, 1513 - 1523)

Après la mort du roi Hans en 1513, Christian II devient roi. Il conquiert Stockholm après plusieurs sièges et commet le « massacre de Stockholm » qui vise la noblesse. Le roi doit fuir aux Pays-Bas en 1523, et il emporte avec lui la majeure partie de la flotte. En 1531, il tente de revenir avec une force navale de 25 navires de guerre et 7 000 hommes. Les années suivantes sont caractérisées par la rébellion et « la querelle du comte ». Vers 1536, la flotte danoise réapparaît comme une puissance dans la mer Baltique. Lübeck n'est plus une menace, mais la Suède le sera.

Les équipages et l'équipement Les

équipages des navires avaient deux fonctions à l'époque viking. Ils composaient l'équipage de leur navire avec des voiles et des rames, mais ils étaient aussi des soldats lorsqu'ils débarquaient ou si vous deviez vous battre avec l'équipage d'un autre navire en mer. Dans la période qui a précédé le règne du roi Hans, un développement passionnant s'est produit, qui a conduit à une division, de sorte que certains se sont occupés de la navigation et d'autres des tâches de combat.

Les capitaines de navires et leurs marins s'occupaient de la navigation, tandis que les nobles fournissaient des troupes et s'occupaient de la bataille. Un historien britannique a décrit le développement correspondant en Angleterre :

« Il y avait des gentilshommes et il y avait des marins dans la marine d'Henri VIII. Le problème était que les messieurs n'étaient pas des marins, et les marins n'étaient pas des gentlemen ».

En anglais, il contient un petit jeu de mots autour du mot gentleman par rapport aux nobles :

"Il y avait des nobles et il y avait des marins dans la flotte d'Henri VIII. Le problème était que les nobles n'étaient pas des marins, et les marins n'étaient pas des gentilshommes ».

Entre autres choses, le roi a embauché des capitaines de ports allemands et hollandais qui avaient navigué pendant des années dans les eaux danoises. Deux des skippers de la flotte du roi Hans avaient été en Amérique du Nord environ 20 ans avant Christophe Colomb ! C'était Hans Pothorst et Didrik Pining.

C'étaient des gens expérimentés et extrêmement coriaces qui avaient l'habitude d'opérer dans les eaux avec des ennemis et des pirates.



Pothorst est représenté avec ses armoiries sur une fresque à Sankt Maria Kirke à Helsingør.

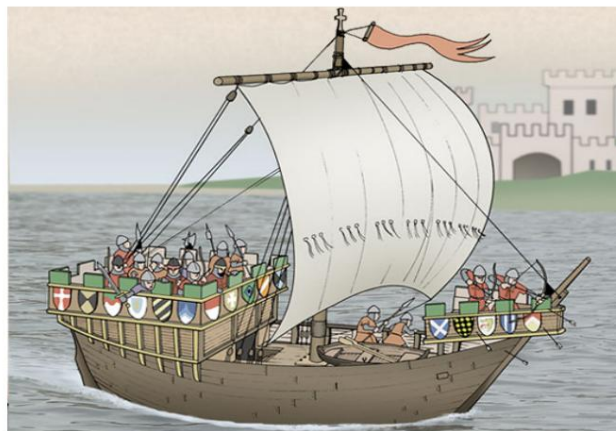
Les navires et les chantiers

navals Les navires sont connus par les armoiries et les sceaux de la ville, les fresques et les dessins sur les murs des églises et les sculptures des bancs d'église. Les dimensions et l'exécution de l'ouvrage sont connues grâce à la correspondance entre le roi et le chantier naval ou à des lettres entre, par exemple, les rois danois et écossais. En revanche, il y a beaucoup de difficulté à connaître les détails des navires, tels que le gréement, la forme de la coque, le guidage des voiles, l'inspiration des voiliers méditerranéens, etc. Normalement, les navires nordiques étaient construits à clin, c'est-à-dire, une planche dépassait celle sous-jacente, depuis la planche de quille jusqu'au rail. Les navires de la Méditerranée étaient le plus souvent construits dans des vides sanitaires, où les tables étaient bord à bord.

Les villes commerçantes du nord de l'Allemagne représentaient une part assez importante du commerce dans la mer Baltique, et c'est à partir de là que le navire de commerce le plus courant, le Koggen, a été développé. - Pour les autres types de navires, il faut mentionner :

- Holk, qui était un navire relativement grand, souvent équipé pour la guerre,
- Kravel ou caravelle, un type de la Méditerranée,
- Karak, un navire marchand dodu/rond avec grand mât et mât d'artimon,
- Krejert, un petit navire marchand qui remplace le Koggen et
- Snicke (ou un escargot).

Vous savez que les grands navires sont appelés "navires à mât", c'est-à-dire qu'ils sont si grands qu'il y a un mât/plate-forme dans le mât, au-dessus de la grand-voile. Plus tard, sur les illustrations historiques, vous pouvez voir de grands navires avec des paniers de juments, où il y a des gens avec des arcs, des fusils ou de petits canons, qui peuvent tirer sur des personnes sur le pont des navires ennemis. Les caraques devaient avoir un tirant d'eau plus important que les coques similaires, et elles avaient du mal à passer les eaux danoises à cause du tirant d'eau.



Les navires marchands ont été modifiés pour la guerre et ils ont construit des châteaux à l'avant et à l'arrière. C'était une sorte de «forteresse» pour les équipages, et lorsque les armes à feu ont été introduites («fusils» - c'est-à-dire fusils et canons), les navires ont dû être spécialement construits pour transporter ces armes. Certains d'entre eux étaient appelés "hommes de pierre" parce qu'ils lançaient des boules de pierre, d'autres étaient appelés "serpents". C'étaient des fusils ou des canons à canon long. Il y avait souvent de l'artillerie légère dans les châteaux avant et arrière et dans les remparts, tandis que les canons plus lourds devaient être placés aussi bas que possible pour des raisons de stabilité, et ils devaient tirer à travers des sabords.

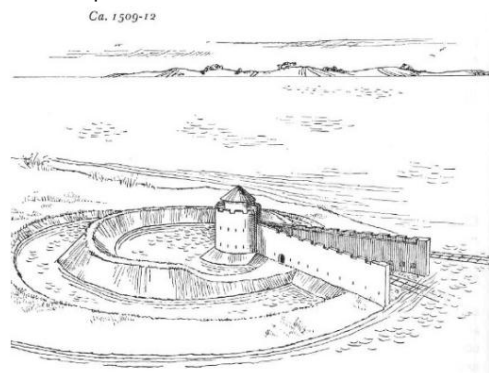
Le roi Hans a commencé la construction de deux très grands navires vers 1509. Le "Angel" était prêt en 1510 et le "Maria" en 1514. Ils ont probablement été construits respectivement à Sønderborg et Bremerholm à Copenhague. D'autres régents européens ont fait construire un "navire de prestige", qui pouvait montrer au monde extérieur quel pouvoir possédait le régent en question. Les deux magnifiques navires danois ont créé le respect pour la flotte danoise très loin du Danemark. Ils étaient chacun autour de 300 - 400 charges, c'est-à-dire env. 600 - 800 tonnes, peut-être un peu plus, car il y avait une différence entre les "charges". En 1510, Henrik Krummedige était capitaine sur le "Angelen".

Dans la même période, le roi Hans met en service un nouveau chantier naval. Il fonde un chantier naval sur la petite île d'Æbelø dans le fjord de Nakskov, qu'il acquiert en 1508.

Le nom de l'île est changé en Slotø et le château d'Engelsborg est construit près du chantier naval. Le roi visite la cour en 1511. La cour était idéalement située.

Il était proche des ruisseaux abrités, mais il était bien protégé dans des eaux navigables difficiles, mais avec un chenal profond jusqu'à la cour.

Enfin, il y avait un chantier naval royal à Kalundborg. Le roi se procure également des navires d'Angleterre, tout comme il réquisitionne des navires de son neveu, le roi Jacques le Quatrième d'Écosse.



Christian III et Frédérique II

Sous Christian III (né en 1503, 1534 - 1559), une flotte navale danoise a été rétablie, ce qui a suscité l'admiration dans toute l'Europe.

Le roi était si fier de son vaisseau amiral "Fortuna" qu'il ordonna au chef de la flotte, l'amiral Christoffer Thrunsen, de faire fabriquer une copie fidèle du navire, longue de deux coudées.

Cela a probablement jeté les bases de la magnifique collection de modèles de la Marine.



Le roi suivant, Frederik II (né en 1534, 1559 - 1588), attachait une grande importance à la sécurité de la navigation, il a donc fourni des phares à Skagen, Anholt, Kullen et à Falsterbo. Ainsi, le commerce pouvait aller sans entrave de la "mer de l'Ouest" (mer du Nord) à la mer Baltique.

En 1561, il publie également "La loi de la mer de Frédéric II", dans laquelle il explique la situation juridique en mer, les zones maritimes qui lui appartiennent et le droit de faire du commerce maritime et de la pêche. Il s'assura que les navires de guerre danois patrouillaient dans les eaux revendiquées par le roi.

Au cours de son règne de 37 ans, le roi suédois Gustav Vasa (1523 - 1560) a construit une marine qui est progressivement devenue une menace pour la marine danoise. Son successeur, Erik le Quatorzième, avait hâte de montrer sa puissance, et lorsque Frederik II voulut rétablir l'union et s'asseoir sur le trône de Suède, la guerre nordique de Sept Ans éclata en 1563.

Peder Skram a été gestionnaire de flotte la première année, mais a démissionné en raison de son âge. Par la suite, Herluf Trolle prit le relais, qui mourut des suites de ses blessures en 1565. Otto Rud reprit la flotte à la mort d'Herluf Trolle, mais son navire fut isolé pendant les combats du 7 juillet 1565, alors que seuls 100 hommes sur 1 100 étaient aptes au combat. Rud devait battre le drapeau. Otto Rud est mort de la peste en captivité suédoise trois mois plus tard. Au cours de l'été 1565, le Danemark avait ainsi perdu deux commandants de flotte en seulement deux semaines.



Gustave Vasa

À la fin de la guerre, la Russie avait capturé Narva et avait ainsi obtenu l'accès à la mer Baltique, à partir de laquelle la marine polonaise empêcherait les Russes de faire du commerce. Le tsar de Russie engage alors un vétéran danois de la guerre de Sept Ans, Carsten Rode. Le 30 mars 1570, la flotte russe reçoit ainsi son premier amiral, comme l'écrit le tsar dans la lettre du corsaire : « Carsten Roden Muschovitichen bestalten Admirals in die See Bestallung » (Carsten Rode, licencié amiral de l'empire de Moscou).

Après la guerre, Frédérique II consolide son pouvoir en mer Baltique et dans les détroits. Puis a suivi une période de quarante ans au cours de laquelle le commerce dans la région a prospéré. La sécurité nouvellement acquise des conditions dans la mer Baltique a conduit Frederik II à augmenter les droits de douane dans le détroit. Cela lui a donné des fonds suffisants pour démolir l'ancien château Krogen et sur le même site pour construire un nouveau château prestigieux et redoutable Kronborg, à partir duquel il pourrait percevoir les impôts des navires de passage.